9
Air France-KLM

Aan de orde is het **debat** over **de situatie bij de holding Air France-KLM**.

De **voorzitter**:
Beide bewindslieden zijn op korte termijn gevraagd om voor dit debat naar de Kamer te komen. Wij zijn hun zeer erkentelijk voor hun aanwezigheid en heten hen van harte welkom. De spreektijd bedraagt vier minuten per fractie.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter, merci. Amis français honorés, nous avons une grande confiance dans notre coopération, mais en vérité, je vous le dis: le parlement néerlandais ne permettra pas que le holding Air France/KLM érode KLM.

(Geroffel op de bankjes)

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het netwerk van KLM is erg belangrijk voor Schiphol, en Schiphol is belangrijk voor de BV Nederland. Er is een nationaal belang waar wij voor opkomen en waarop wij het kabinet vandaag willen aanspreken. Dat geldt niet alleen voor het CDA, want ook de PVV, de heer Graus, maakt zich daar al heel lang zorgen over. Datzelfde geldt voor de heer Elias, mevrouw Belhaj, de heer Monasch en de heer Smaling. Dat is niet iets specifieks voor één partij.

In mei en november 2015 zijn de volgende afspraken gemaakt. KLM en Air France zouden beide zelfstandig mogen groeien en er zouden geen KLM-bedrijfsonderdelen van Amstelveen naar de holding in Parijs worden overgeheveld. Het CDA hecht aan die afspraken en het kabinet moet in Parijs laten weten dat het daar ook aan hecht. Nu de nieuwe directeur bij de holding is gestart, lijkt het erop dat er nieuwe wetten gaan gelden. Het CDA vindt dat de gemaakte afspraken gerespecteerd dienen te worden. Het overbrengen van het maintenancedeel van KLM, het klussen aan de vliegtuigen, naar de holding maakt het onmogelijk voor KLM om later volwaardig te functioneren. Dat mag van het CDA dan ook niet gebeuren. Het overhevelen van goed lopende bedrijfsonderdelen van KLM naar minder efficiënt lopende onderdelen in Parijs leidt uiteindelijk tot de liquidatie van de holding. De holding lijkt naar één luchtvaarmaatschappij onder één holding toe te willen, maar het CDA wil twee luchtvaartmaatschappijen onder één holding, zoals dat nu ook het geval is.

De Juniac, de vorige directeur, zei vorig jaar in de Volkskrant: als het in de toekomst nodig is om functies over te hevelen, gaan we daar gewoon opnieuw over in gesprek. In die zin was hij dus heel eerlijk. De Fransman Gagey, topman van Air France en evenknie van Pieter Elbers, is inmiddels aan de kant gezet en de leiding van Air France is overgenomen door Jean-Marc Janaillac, de grote directeur van de holding. En dat is eigenlijk een heel transparante opmaat naar verdere centralisatie. Voor KLM zou het betekenen dat ze haar nog deels resterende zelfstandigheid verliest en een zogenoemde operating carrier wordt. Het netwerk van KLM zal worden uitgehold en de kracht van Schiphol zal verkleinen tot een vliegveld zoals we er zo veel in Europa kennen. Voor het borgen van dat nationale belang hield ik mijn maidenspeech, voor dat belang spreek ik vandaag namens mijn fractie en voor dat belang strijd ik ook morgen.

Janaillac werkt inmiddels aan een nieuwe strategie, Trust Together, die begin november zal worden gepresenteerd. Woensdag is de boardvergadering en donderdag staat de openbare presentatie gepland. Wat is de visie van de minister en de staatssecretaris op de suggestie dat die vooral bedoeld is om de Franse vakbonden te plezieren en rustig te houden, omdat de Franse regering geen sociale onrust wil zo vlak voor de verkiezingen? Heeft het kabinet kennis van de nieuwe plannen voor een aangepaste bestuurs- en aandeelhoudersstructuur? Is het kabinet bij het plan betrokken en, zo nee, waarom niet?

Hoge functionarissen in Parijs hebben De Telegraaf gemeld wat er in hun bronnen staat. Nog belangrijk is echter dat de pers in Frankrijk deze verschuiving meldt. We weten na eerdere veranderingen bij Air France-KLM dat die kranten over het algemeen erg goed zijn geïnformeerd en dat er zeker geen roddels in staan, overigens net als er hierover in De Telegraaf geen roddels staan.

Wat het CDA betreft zou de Nederlandse politiek er goed aan doen om nu reeds te bepalen wat haar positie is voor het geval dat Janaillac het concept "one company two airlines" binnenkort wil verlaten. Dat is Engels voor één holding en twee luchtvaartmaatschappijen als "holding" tenminste een Nederlands woord is. Wat gebeurt er als woensdag wordt vastgesteld dat het maintenancedeel van KLM wel naar de holding gaat? Dan zijn we te laat. We moeten nu reeds eisen formuleren ten aanzien van het routenetwerk, de positie van Schiphol en het economisch belang.

Ik rond af, voorzitter. Wat vragen wij aan het kabinet? Wij vragen het kabinet om de afspraken van vorig jaar te herbevestigen, namelijk dat Air France en KLM als twee luchtvaartmaatschappijen onder één holding zullen blijven functioneren. Beide mogen groeien en er worden geen bedrijfsonderdelen overgeheveld van KLM naar de holding. Zijn de minister en de staatssecretaris bereid om in het belang van Nederland om die herbevestiging te vragen?

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus, ik zag u eerder opstaan. Wilde u toen een vraag stellen en, zo ja, wilt u die dan nu alsnog stellen?

☐

De heer **Graus** (PVV):
Nee, voorzitter. Ik had geen inhoudelijke vraag, maar wilde de heer Van Helvert eigenlijk alleen even vragen of hij dat Frans letterlijk kon vertalen. Mijnheer Elias heeft er namelijk moeite mee om buitenlandse talen te verstaan. Hij hamert er als ondervoorzitter ook altijd op dat we die niet gebruiken.

De **voorzitter**:
We kennen mijnheer Elias als een groot kenner van de Franse taal.

De heer **Graus** (PVV):
Van Franse wijn bedoelt u. Hij is inderdaad een groot kenner van Franse wijn!

De **voorzitter**:
Nee, de Franse taal!

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris en de minister van Financiën bedanken.

Er staan inderdaad speculaties in de media. Ik haal uit De Telegraaf overigens diverse feitelijke onjuistheden, bijvoorbeeld dat de heer Van Helvert dit debat heeft aangevraagd, want dat was ik. Er stonden overigens nog wel meer feitelijke onjuistheden in. Speculaties in de media werden ook aangehaald in de brief die wij van de regering hebben mogen ontvangen. Maar over het algemeen zitten de Franse media er niet naast.

Wij hebben natuurlijk al wat meegemaakt in de afgelopen jaren, en ik wil dat toch even noemen. Eerst was er de poging tot een coup met de KLM-kas. Dat is allemaal gebeurd. Wij hebben Transavia meegemaakt, met onze multiamoureuze stewardessen; ik moet er niet aan denken, dat moeten wij allemaal behouden voor Nederland! Maar er is ook een mogelijke nieuwe couppoging, en die willen wij voorkomen. Je las het overal, op Twitter, op de social media, van diverse mensen. Mogelijk is er minder aan de hand dan wij vermoeden. Maar wij zijn leden van de Staten-Generaal en wij moeten voorkomen dat wij dadelijk achter de feiten aan lopen. Ik heb tweeënhalf jaar in de commissie-De Wit gezeten, en ik heb me altijd voorgenomen dat ik nooit met een natte bilnaad voor zo'n enquêtecommissie kom te zitten en dat het me niet zal overkomen dat ik er niet alles aan heb gedaan om iets te voorkomen. Dat wil ik nu ook doen.

Ons gaat het om de bevestiging en herbevestiging van mei 2015 en november 2015 dat er niets verder gecentraliseerd zal worden; dus geen verdere overheveling van KLM-delen naar de Air France-holding in Parijs. Daarvoor wil ik een garantie. Ik heb het liefst dat de staatssecretaris — ik vertrouw erop dat zij dat goed kan regelen, want zij is er mans genoeg voor — naar Parijs vliegt voor 2 november en vóór de bekendmaking, die mogelijk op 3 november zal plaatsvinden, om onze zorgen en de boodschappen die wij meegeven persoonlijk te delen. Het werkt namelijk wel zo: de Fransen zijn gevoelig voor die politieke en diplomatieke druk. Het is maar goed ook dat zij nog dat respect voor de Nederlanders hebben. De staatssecretaris kan dat doen. Beloof me, zeg ik tegen haar, dat u dat persoonlijk zult doen en dat u die boodschap overbrengt.

In de brief die wij een paar uur geleden van de regering kregen, staat: "Het kabinet ziet het als zijn taak om scherp te blijven kijken naar de verdere ontwikkeling van de plannen." Maar daar hebben wij niets aan. Ik wil dat de regering, met name de staatssecretaris van Luchtvaart, proactief bezig is, ook als aandeelhouder; wij zijn immers ook aandeelhouder. Wij vinden de 5,9% te weinig. Wij vinden dat wij minimaal evenveel aandelen moeten hebben als de Fransen, gelijke macht en kracht. Daar is de Kamer alleen niet rijp voor. Helaas worden die verzoeken van mij niet gesteund. Ik ga die dan ook nu niet opnieuw indienen. Daar wacht ik mee tot een mogelijke nieuwe Kamersamenstelling.

Wij willen een garantie van de staatssecretaris, en dat niet in een "memorandum of understanding", zoals dat heet. Wij weten immers dat MoU's boterzacht zijn en dat je er eigenlijk niks aan hebt. De voorzitter weet dat ook; ik geloof dat zij met mij in de commissie-De Wit heeft gezeten. Dat was een van de conclusies die wij toen als commissie-De Wit hebben getrokken. Wij willen een keiharde "staats"-garantie in plaats van zo'n boterzacht memorandum of understanding. In die garantie willen wij hebben staan dat er geen overhevelingen van KLM-onderdelen naar de holding in Parijs plaatsvinden. De buurman van de staatssecretaris in vak-K, de minister van Financiën, heeft ook gezegd dat hij hecht aan een zelfstandige positie van KLM. Garandeer ons dat dan ook. Als de staatssecretaris ons dat kan garanderen en met die boodschap naar Parijs gaat, hoeven wij mogelijk geen moties in te dienen. Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
U ook hartelijk dank. Ik geef graag het woord aan de heer Elias, van wie ik weet dat hij niet het woord "holding" gaat gebruiken maar gewoon het woord "groep"

☐

De heer **Elias** (VVD):
Of houdstermaatschappij.

De **voorzitter**:
Of houdstermaatschappij. Ga uw gang, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD):
Mevrouw de voorzitter, namens de VVD-fractie veel dank voor de vaart waarmee dit debat over de onrustbarende ontwikkelingen bij onze KLM op de agenda kon komen; idem aan de bewindslieden uiteraard. Er is de afgelopen dagen immers veel gezegd en geschreven over Air France-KLM, en dit leidt terecht tot grote zorgen bij de duizenden Nederlanders die direct en de honderdduizenden die indirect voor hun baan van KLM afhankelijk zijn. Voor de VVD alle reden om hierover op zo kort mogelijke termijn met de minister van Financiën en de staatssecretaris van Luchtvaart, om het zo maar even kortweg te zeggen, te willen spreken. "Air France a besoin de sang neuf." "Le nouveau plan stratégique d'Air France-KLM a un nom: Trust Together". "Le PDG d'Air France sacrifié pour restaurer la confiance". Ik zal het wel vertalen: er is een nieuw strategisch plan voor Air France, Air France heeft behoefte aan vers bloed en de baas van Air France is geofferd om het vertrouwen te herstellen. Vriend en vijand zijn het er inmiddels over eens dat een reorganisatie broodnodig is en eigenlijk al jaren geleden had moeten plaatsvinden. Air France-KLM heeft bepaald hogere kosten dan de concurrenten. Dat is niet langer houdbaar om te kunnen overleven in

de huidige competitieve luchtvaartwereld. Het bedrijf zal moeten vernieuwen en reorganiseren.

Als we de berichten moeten geloven die inmiddels ook in de Nederlandse media verschijnen, kan het verse bloed voor Air France, waarover we het net hadden, wellicht van de KLM komen in de ogen van de Fransen. Wellicht betekent de door Parijs gebruikte term "together" dat KLM-afdelingen naar Parijs zouden kunnen verdwijnen. Voor KLM, voor Schiphol en dus ook voor Nederland mag het essentiële concept van één bedrijf met twee zelfstandige luchtvaarmaatschappijen niet worden losgelaten. Dat zou grote negatieve gevolgen hebben voor de groei van KLM op langere termijn, voor Nederlandse banen en voor afspraken over landingsrechten. Het zou buitendien in directe tegenspraak zijn met de toezegging van toenmalig president-directeur De Juniac. In de brief van het kabinet van 13 maart 2015 staat dat er geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM-holding (houdstermaatschappij) zal plaatsvinden en dat er geen overheveling zal zijn van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs. Er werd ook herbevestigd dat KLM een zelfstandig financieel beheer houdt. Op die manier werden de woorden van topman De Juniac weergegeven door het kabinet in de door mij genoemde brief.

In de brief van vanavond staat, huiselijk gezegd, dat de bewindslieden erbovenop zullen zitten. Dat is mooi, maar ik hoor nog liever van de bewindslieden — de minister van Financiën voorop — dat zij de uitgangspunten zoals die werden weergegeven in de brief die naar ons is gestuurd op 13 maart 2015, vandaag kunnen herbevestigen. Als zij dat niet kunnen doen, hoor ik graag op welke punten zij dat niet kunnen doen. Ik hoor ook graag of de staatssecretaris en de minister het met de VVD-fractie eens zijn dat eventuele zorgelijke ontwikkelingen waarbij werk- en landingsrechten richting Parijs zouden vloeien, niet goed zijn voor Nederland en daarnaast zeer in tegenspraak zijn met bestaande afspraken.

Hoe beoordeelt de minister van Financiën het in 2010 door minister Eurlings uit het kabinet-Balkenende — hij was toen nog geen KLM-bestuurder — getekende memorandum of understanding (overeenstemmingsmemo)? Dat kan eenvoudig en eenzijdig opgezegd worden door Air France, waardoor alle bestaande garanties zouden komen te vervallen. Dat memo is van 25 mei 2010.

Mocht er wel wat waar zijn van die berichten — de Franse publiciteit is wel erg stevig — zullen de minister en de staatssecretaris dan alles in het werk stellen om via hun politieke binnenlijnen met Frankrijk te verhinderen dat het fout zou kunnen gaan? Frankrijk staat voor verkiezingen en men is in dat land bereid om ver te gaan wat betreft de werkgelegenheid. Ik roep in dit verband in herinnering hoe begin deze maand sluiting van de treinfabriek Alstom in Belfort werd voorkomen door een in de Franse media als barok en kostbaar omschreven vervroegde bestelling van 700 miljoen euro voor vijftien nieuwe TGV-treinen.

Air France en KLM zullen moeten reorganiseren, liever nog gisteren dan vandaag. Maar het is voor de VVD onacceptabel als Franse groei ten koste gaat van bestaande afspraken en van de werkgelegenheid van zovele Nederlanders.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik vind het fijn dat we dit debat snel kunnen voeren. Ik dank de bewindslieden voor hun snelle reactie op de noodkreet vanuit deze Kamer. Het is niet de eerste keer dat we hier staan te debatteren over dit onderwerp. Wij zouden natuurlijk graag zien dat de afspraken die ooit gemaakt zijn, een wat langere looptijd hebben dan nu het geval lijkt te zijn. In plaats van "Trust Together" zou je meer behoefte hebben aan een titel in de trant van "Non, non, rien n'a changé, tout, tout a continué". Dan weet je gewoon dat wat ooit afgesproken is, een heel lange looptijd heeft. Dat is immers de essentiële vraag waarom we nu weer hier aanwezig zijn: hoe hard is datgene wat ooit is afgesproken? De brief van 13 maart 2015, ondertekend door de vorige staatssecretaris, is klip-en-klaar. Daarin staat: "Er is van de president-directeur van Air France-KLM een bevestiging gekomen dat er geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM-holding in Parijs zal plaatsvinden. Hij heeft aangegeven dat er geen banen worden overgeheveld van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs. Ook is herbevestigd dat KLM een zelfstandig financieel beheer houdt." Zit de crux hem nou in het feit dat dit de vorige topman was en dat we nu alweer een topman of misschien zelfs al twee topmannen verder zijn? Is de continuïteit in het geding doordat topmannen hun eigen stempel willen drukken op het karakter van de holding en de balans tussen de deelnemers? Is dat het punt?

De heer Graus zei het ook al: we hebben hier al veel vaker gestaan. We hebben hier gestaan in 2011, we hebben hier gestaan toen er 1 miljard uit de reserves naar Frankrijk moest, we hebben hier gestaan rondom Transavia. We willen gewoon een keer een jaar zonder dat we een debat over de Air France-KLM-holding hoeven te houden. Mijn vraag is dus eigenlijk dezelfde als die van mijn collega's. We willen duidelijkheid, zekerheid en continuïteit voor KLM binnen die holding. Ik weet dat de bewindspersonen dat maar tot op zekere hoogte kunnen beloven, maar ik wil toch weten wat zij gaan doen. De deadline is 2 november. Dat is een week. Er moet dus echt snel gehandeld worden, want anders gaat het niet goed.

In dat opzicht wil ik nog wel even iets opmerken over de brief die we vandaag kregen. Onderaan pagina 1 staat: "Belangrijk voor ons is dat KLM, binnen de groep Air France-KLM, een voldoende zelfstandige positie houdt." Van dat woord "voldoende" krijg ik toch een beetje de kriebels. Wat is voldoende voor deze bewindslieden? Op de pagina daarna staat KLM moet doorgaan op de weg van kostenbesparingen en productiviteitsverhoging. Dan heeft KLM, wat de regering betreft, in de toekomst ruimte om verder te groeien. Ik kan deze passage niet zo goed in verhouding brengen tot het onderwerp waar we vandaag over praten. Ik zie ook niet meteen hoe het een van het ander afhankelijk is.

Dat wilde ik nog toevoegen aan mijn betoog. Hier wilde ik het bij laten.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Laat ik beginnen met de hoop dat we met dit debat een positieve bijdrage leveren aan de discussie over

de toekomst van Air France-KLM die op dit moment speelt. Het is duidelijk dat het een erg gevoelig proces betreft. Wij moeten oppassen dat wij als Kamer niet onbedoeld onze eigen glazen ingooien.

Wat D66 betreft ligt de primaire verantwoordelijkheid voor de koers van het bedrijf bij het bedrijf zelf. Dat laat onverlet dat ook D66 wel degelijk een rol voor het kabinet ziet om tegenover de Franse collega's via de politieke en diplomatieke kanalen het Nederlandse belang te beschermen. Daarnaast is de Staat natuurlijk aandeelhouder. Ook op dat gebied verwacht D66 een proactieve houding van dit kabinet. Tegelijkertijd weten we hier allemaal dat er formeel nog geen nieuw plan ligt en dat er nu vooral achter de schermen druk moet worden uitgeoefend. Ik hoop dat de signalen die hier vandaag geuit worden, de staatssecretaris helpen bij het uitoefenen van die druk.

De vorige sprekers hebben al uitvoerig gesproken over het belang van een zelfstandig opererend KLM, ook voor de netwerkkwaliteit van Schiphol. Ik ga niet proberen hen daarin te overtreffen. Mij lijkt ook niet dat dit nodig is. Dit belang wordt breed in deze Kamer gedeeld.

Ik sluit mij wel graag aan bij enkele vragen. Ook D66 hecht eraan dat de omwille van het Nederlandse belang gemaakte afspraken daadwerkelijk worden nagekomen, allereerst de afspraken van vorig jaar: geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en KLM-bedrijfsonderdelen in Parijs, geen overheveling van banen naar Parijs. KLM houdt zelfstandig financieel beheer en de Nederlandse stichting met aandelen blijft in stand. Daarnaast moeten de afspraken over de staatsgaranties uit 2010 worden nagekomen. Kan het kabinet aangeven of deze toezeggingen en afspraken inmiddels door de top van Air France-KLM zijn herbevestigd? Welke stappen heeft het kabinet gezet tussen het moment vlak voor het zomerreces waarop het kabinet voor het eerst reageerde op de signalen dat het weer rommelde in de holding, en vorige week, toen de kranten opnieuw bol stonden van de zorgwekkende geruchten? Wat heeft het kabinet in de tussentijd gedaan als actief aandeelhouder en als politieke actor richting de Franse collega's? Als het kabinet dit allemaal zag aankomen, hoe kan het dan dat deze Kamer toch eigenlijk weer wordt verrast en dat we hier nu hals-over-kop staan met een spoeddebat?

Ik hoop dat het kabinet de zorgen van de Kamer hoort en die in het mooiste geval volledig kan wegnemen of in het slechtste geval luid en duidelijk zal overbrengen aan de nieuwe top van Air France-KLM. Daarbij laat ik het voor nu.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Het gaat de fractie van de Partij van de Arbeid maar om één ding: geen uitverkoop van KLM. Geen uitverkoop van KLM, maar we staan hier alweer. Het houdt maar niet op; het houdt maar niet op. Elke keer, berichtgeving na berichtgeving. De ene topman bij Air France-KLM in Parijs zit nog maar nauwelijks op zijn stoel of de volgende treedt alweer aan.

Gelukkig is dit kabinet ook bij het aantreden van de nieuwe staatssecretaris destijds meteen naar Parijs afgereisd om duidelijk aan te geven wat de belangen zijn voor KLM en voor Nederland, niet zonder succes. Het gaat beter met KLM, al zijn we er nog niet. Er is ook weer winstgevendheid, dus wat dat betreft heeft de regering zowel in Parijs als aan de KLM duidelijk gemaakt dat het nodige moest gebeuren.

We staan nu op een belangrijk punt in de Frans-Nederlandse samenwerking. De nieuwe topman, Janaillac, presenteert de komende week, in de board meeting van 2 november, zijn strategie Trust together. Op 3 november wordt wereldkundig gemaakt wat men heeft besloten. Als we de media moeten geloven, moeten we vol aan de bak om de Nederlandse belangen en het tegengaan van de uitverkoop over het voetlicht te brengen en duidelijk te maken waar wij staan. Er zijn berichten dat 50% van de vluchten en die fantastische afdeling Engineering & Maintenance van Schiphol-Oost naar Parijs worden overgeplaatst en dat er sprake is van een centralisatie. We weten het niet. De berichten vliegen door de ether, maar dat is het grote probleem: het houdt maar niet op. Mijn collega's hebben het ook al gezegd: het gaat maar door. Daarnaast zou de topman van de holding, Janaillac, zitting willen nemen in de structuur van KLM. Kan de minister of de staatssecretaris hierop een reactie geven? Is dat zo? Hoe kijkt hij of zij er tegenaan dat men dat van plan is? Is dat een teken van vertrouwen of een voorbeeld van overname door Parijs? Wat weten de minister en de staatssecretaris eigenlijk van het plan dat volgende week wordt gepresenteerd? Kennen zij de agenda voor de meeting in Parijs? Is er met de boardleden van de holding contact geweest over de contouren van het plan? Blijft die mooie afdeling Engineering & Maintenance bijvoorbeeld in Nederland? Kortom: kan het kabinet aangeven wat het van de plannen weet? Is het kabinet bereid om de Kamer vóór de bijeenkomst van 2 november waarvoor de plannen, naar ik mag aannemen bekend zijn, alsnog te informeren? Dit zijn de cruciale vragen van mijn fractie. Er mag geen sprake zijn van uitverkoop van KLM.

Ik kom bij de totstandkoming van dit plan. Is de Nederlandse overheid als aandeelhouder van KLM betrokken bij de plannen van Trust Together? Immers, in de Franse media is ook gesteld dat de Franse bonden aan tafel zitten, maar dat bijvoorbeeld de Nederlandse bonden niet zijn uitgenodigd. Wie verdedigt dan de Nederlandse belangen? Dus wel de Franse vakbonden, niet de Nederlandse vakbonden en wel de Franse staat. Is de Nederlandse Staat ook betrokken bij het opstellen van die plannen? Er kan toch niet alleen aan de Franse kant invloed worden gegeven? Hoe kijkt het kabinet ertegen aan dat de Franse werknemers wel zitting hebben in de aandeelhoudersvergadering en de Nederlandse niet? Moet dat niet worden rechtgetrokken, zodat ook Nederlandse werknemers plek krijgen aan die tafel?

Wij hebben hier afspraken gemaakt met de minister en de staatssecretaris over de verdeling binnen Air France-KLM. Er zou niets gecentraliseerd worden en er zouden geen vluchten of banen worden overgeheveld. Het kabinet heeft die afspraken gemaakt met het toenmalige bestuur. Ik vraag nu met klem aan de bewindspersonen om deze afspraken opnieuw te bevestigen aan de Kamer, aan de vooravond van de presentatie van het nieuwe plan Trust Together. "Trust together" betekent "vertrouwen". Vertrouwen kan alleen worden opgebouwd, als we kunnen bouwen op afspraken uit het verleden, ook met de nieuwe leiding in Parijs. Vandaar mijn slotvraag: kan het kabinet hierop vertrouwen?

De **voorzitter**:
Beide bewindslieden hebben verzocht om een korte schorsing, van vijf minuten, dus ik schors de vergadering tot 21.40 uur.

De vergadering wordt van 21.34 uur tot 21.40 uur geschorst.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Voor ik op de zeer precieze vragen van de Kamer inga, wil ik in algemene zin een paar opmerkingen maken. We zijn hier vandaag opnieuw bijeen om te spreken over het belang van onze blauwe vogel — zo ik noem ik het altijd maar heel plat — waarvan we allemaal houden. Dat de Kamer dat doet en dat wij dit in Nederland doen, is volstrekt helder. Het kabinet staat hierbij volkomen aan dezelfde kant als uw Kamer. De belangen die er rond KLM spelen voor onze economie en werkgelegenheid staan dus bij ons handelen voorop. Ik hoop in de beantwoording van de vragen van de Kamer ook te laten zien op welke wijze wij dat proberen waar te maken.

In juli is bij Air France-KLM de nieuwe CEO Janaillac aangetreden. Zoals gezegd wordt er onder zijn leiding gewerkt aan een nieuw strategisch plan, Trust Together, dat een aanvulling is op het bestaande strategische plan Perform 2020. Inderdaad is aangekondigd dat dit plan begin november, volgende week dus, wordt gepresenteerd.

In de brief aan de Kamer van vandaag stond er al het een en ander over: recent zijn er berichten verschenen met speculaties over het vertrek van de huidige CEO van Air France, over zijn opvolging en wat dit voor KLM zou kunnen betekenen en voor bijvoorbeeld de raad van commissarissen van KLM. Zoals gezegd in de brief, begrijpen wij uiteraard dat dit type berichtgeving in de media tot zorg leidde in Nederland en in de Kamer. KLM en het netwerk van KLM zijn immers van groot belang, zoals ik net ook zei. Ik begrijp ook heel goed dat de Kamer wil weten hoe het er nu uitziet, hoe het gaat met die plannen en wat erin staat.

De **voorzitter**:
Ik dacht eerst uw inleidende woorden even af te wachten, maar mevrouw Belhaj heeft al een vraag.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat klopt. Het gaat over de algemene mededeling over Trust Together en de brief die vandaag is gestuurd. Wij hebben inderdaad een brief ontvangen voor het zomerreces. We hebben toen gevraagd of de staatssecretaris proactief wil communiceren. Ik heb daarom nu al een vraag. Wanneer wist de staatssecretaris van het plan Trust Together dat zou komen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom nog uitgebreid op de beantwoording van de vraag van mevrouw Belhaj. Die ligt iets verderop op de stapel. Ik zal ook iets zeggen over wat er in de tijd tussen de zomer en nu gedaan is. Op proactief handelen kan de Kamer bij ons altijd rekenen, zeg ik bij dezen, om alvast een schaduw vooruit te werpen op het antwoord.

Er zijn berichten en speculaties, maar een belangrijke doelstelling van het plan Trust Together is natuurlijk dat er inderdaad vertrouwen in elkaar ontstaat, en de heer Janaillac moet ook de ruimte krijgen om zijn plannen te ontwikkelen en te bespreken. Dat betekent dat het voor ons lastig is om daar, voordat ze gepresenteerd worden, heel veel over te zeggen. Uitlatingen van het kabinet zouden op dit moment niet bijdragen aan een succesvolle en breed gedragen uitwerking van een nieuwe strategie. Het is belangrijk om vast te stellen dat het een beursgenoteerde onderneming is die haar eigen plannen maakt — dat hebben mevrouw Belhaj en de heer Elias ook gezegd — maar het kabinet ziet het als zijn taak om scherp te blijven kijken naar die verdere ontwikkelingen. Het kabinet doet er dan ook alles aan om het publieke belang dat met KLM gemoeid is voor het voetlicht te brengen. Het kabinet is goed aangehaakt en onderhoudt op alle niveaus contacten met KLM en Air France-KLM. Ik zal daar zo iets over zeggen en de minister zal daar ook nog wat uitgebreider op ingaan. Het is één groep, gevormd door twee grote netwerkluchtvaartmaatschappijen, twee hubs. Belangrijk voor ons is dat KLM binnen de groep Air France-KLM een voldoende zelfstandige positie houdt. Ik zal zo meteen nog ingaan op de vraag wat "voldoende" daarbij in ieder geval betekent.

Wij hebben er ook geen twijfel over laten bestaan dat het, om de wereldwijde concurrentie aan te kunnen, voor de hele onderneming Air France-KLM van belang is dat kosten worden gereduceerd en de productiviteit wordt verhoogd. Want uiteindelijk — de minister heeft dat in een vorig debat treffend gezegd en ik wil dat herhalen — zit het grootste probleem voor deze onderneming niet in de onderneming, maar buiten de onderneming, door de concurrentie vanuit de Golfstaten en andere werelddelen.

Dan wil ik nu de precieze vragen gaan beantwoorden.

De **voorzitter**:
Voordat u dat gaat doen, geef ik het woord aan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat de nieuwe directeur van de holding de ruimte moet krijgen om de nieuwe plannen te bespreken en uit te rollen. Dat klinkt goed, maar het is maar de vraag wat die plannen zijn. Is de staatssecretaris het met mij eens dat, als een plan woensdag blijkt te zijn om het maintenanceonderdeel weg te halen bij KLM, wij de heer Janaillac helemaal niet de ruimte moeten geven om dit te bespreken en uit te rollen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb steeds gezegd dat de uitgangspunten van de brief van maart vorig jaar uitgangspunt zijn. De heer Van Helvert vroeg mij of ik dat wil gaan herbevestigen. Dat lijkt mij strategisch de minst verstandige optie. Ik ga er namelijk van uit dat die afspraken staan.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Die hoop hebben we allemaal, maar de vraag is of ze inderdaad staan. Dat is juist waarom we hier bij elkaar zijn. Is de staatssecretaris het met me eens dat afwachten in de

hoop dat ze ook bij de nieuwe directeur nog steeds staan, een beetje magertjes is, gezien het belang van de hele situatie?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan wil ik toch iets zeggen over wat we ondertussen gedaan hebben. Ik was daar nog niet aan toegekomen. Zoals gezegd, is pro-activiteit het uitgangspunt. Wij hebben al meerdere keren contact gehad met de heer Janaillac. Hij is goed op de hoogte van wat wij eerder hebben afgesproken. Er is gisteren nog een gesprek geweest tussen de minister en de heer Janaillac. De minister zal daar zo nog wat over zeggen. Ook mijn mensen hebben gisteren met de heer Janaillac gesproken. Air France-KLM is een private partij. De board maakt de plannen. Dat zijn de verhoudingen. Het is een private onderneming. Maar wij volgen de ontwikkelingen op de voet. We voeren gesprekken op alle niveaus. Het spreekt vanzelf dat ik bijvoorbeeld ook regelmatig contact heb met de CEO van KLM en met anderen om ervoor te zorgen dat we goed op de hoogte blijven.

De heer Elias vroeg of de uitgangspunten van de brief van maart van vorig jaar kunnen worden herbevestigd. Ja, de afspraken staan nog steeds en de uitgangspunten gelden nog steeds. Wij hebben die afspraken gemaakt. Wij gaan er ook van uit dat ze staan. In de contacten die wij hebben, hebben wij dat natuurlijk voortdurend onder de aandacht gebracht.

Er is door mevrouw Belhaj gevraagd wat er is gebeurd in de periode voor het zomerreces en daarna. Ik denk dat zij doelt op de brief van 13 juni over de ontwikkelingen bij Air France-KLM. Wij geven daarin aan dat wij Air France-KLM blijven wijzen op de noodzaak van kostenreductie, overigens bij beide kanten van de firma, om het maar even huiselijk te zeggen. Die noodzaak is er zowel bij Air France als bij KLM. Dat is en blijft onderwerp van gesprek, ook in onze contacten met de onderneming. Dat was overigens ook in lijn met het strategisch plan Perform 2020, dat ook in stand blijft volgens Air France-KLM. Het nieuwe plan moet daar dan een aanvulling op worden.

Er is regelmatig in het debat hier verwezen naar de afspraken die mijn voorganger in maart 2015 heeft gemaakt met de heer De Juniac, onder andere over het behoud van het financieel beheer van KLM, het behoud van de Nederlandse stichtingen met KLM-aandelen en de staatsgaranties. Ik ben in het weekend na mijn aantreden, in november 2015, naar Parijs afgereisd en toen zijn die afspraken in een overleg met mij herbevestigd. Die afspraken zijn niet op persoonlijke titel van de heer De Juniac gemaakt. Die zijn natuurlijk gemaakt met de onderneming Air France-KLM. Ik ga er dan ook van uit dat deze afspraken staan.

We hebben inmiddels goede gesprekken gehad met de heer Janaillac, waarin we de Nederlandse belangen aan de orde hebben laten komen en waarin gebleken is dat de heer Janaillac ook weet wat de Nederlandse belangen zijn. Wij zullen uiteraard nauw contact blijven onderhouden met de top van Air France-KLM en KLM om die Nederlandse belangen voor het voetlicht te brengen. Maar dat is ook wel van belang; ik geloof dat de heer Elias daarvoor het woord "binnenlijnen" gebruikte. Het punt is dat wij nu niet heel veel informatie kunnen geven uit die gesprekken, omdat dat informatie is van een beursgenoteerd bedrijf. Wij kunnen hier onze inzet melden. Dat doen wij hier ook. Als ik de Kamer zo beluister, dan zijn wij het daar ook over eens, maar dat betekent dat wij nu niet in alle gevallen vooruit kunnen lopen op de uitkomst.

Ik wil mijn bijdrage beëindigen met het punt van de heer Smaling. Hij zei: "voldoende zekerheid" klinkt allemaal mooi, maar wat is dat dan? Wij hebben steeds gezegd dat KLM onderdeel van een holding is. Daarom kun je niet zeggen dat er volledige zelfstandigheid is. Men is immers onderdeel van die holding, maar "voldoende zelfstandig" betekent dat onze publieke belangen geborgd blijven. Dan moet worden gedacht aan onder andere ruimte om eigen investeringsbeslissingen te nemen en het hooghouden van de netwerkkwaliteit. Dat zijn de kernbegrippen waar het over gaat. Ik hoop dat ik hiermee heb kunnen laten zien dat onze inzet gelijk is aan wat de Kamer van ons vraagt. Meer kunnen wij daar op dit moment niet over zeggen.

De **voorzitter**:
Voordat ik het woord geef aan de minister van Financiën is er een aantal vragen.

De heer **Elias** (VVD):
Wij trekken aan hetzelfde touw, althans aan dezelfde kant ervan. Dat is prima. Dat is ook weleens andersom.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat maakt wel uit.

De heer **Elias** (VVD):
Dat maakt uit. Maar even voor de precisie. De staatssecretaris zegt: "Wij hadden geen afspraken met een persoon, mijnheer De Juniac, maar met een maatschappij die mijnheer De Juniac destijds vertegenwoordigde. Dus ik ga ervan uit dat de gemaakte afspraken zoals weergegeven in de brief van maart 2015 nog steeds staan. Die zijn overigens aan mij, Dijksma, herbevestigd toen ik daar spoorslags naartoe ging." Dat is allemaal prachtig, maar nou vertelt de staatssecretaris net dat er zeer recentelijk, gisteren nog, ambtelijk contact is geweest vanuit haar departement, zelfs ad personam van de minister van Financiën. Dan kan de staatssecretaris toch meedelen aan de Kamer dat zij weet dat men het beleid waarover is geschreven in de brief van maart, doorzet en dat al die toezeggingen gestand zullen worden gedaan? Dat is toch niet iets waarvan zij kan zeggen: ik ga daarvan uit? Dat kan zij toch geverifieerd hebben en ons eventueel meedelen? Dat heeft niks met de beursgenoteerde status van het bedrijf te maken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, dit vergt heel veel precisie. Wat wij kunnen doen, is aangeven wat onze inzet is in dit type gesprekken. Wij kunnen nu niet vooruitlopen op de uitkomst van een plan, maar laat helder zijn dat de Nederlandse regering steeds heeft geijverd voor deze afspraken en dat die herbevestigd zijn. Ik zou haast willen zeggen: tot het tegendeel bewezen is. En dat tegendeel is voor mij niet bewezen. Dus die afspraken staan wat mij betreft en ik ga daar ook voor.

De heer **Elias** (VVD):
De staatssecretaris zegt dus eigenlijk het volgende, en ik zal dat moeten accepteren als het niet verder komt: vertrouw ons nou maar, wij zouden een stuk zorgelijker zijn als wij ook werkelijk reden hadden voor die enorme zorg in de richting van 2 november. Dat is eigenlijk wat zij zegt. Meer kan zij niet kwijt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, ik ben gewoon heel voorzichtig omdat ik niet kan vooruitlopen op plannen die een beursgenoteerd bedrijf maakt voor de toekomst. Wat ik kan doen is de Kamer mijn inzet tonen. Wat ik ook kan doen is zeggen: wij hebben eerder afspraken gemaakt en voor de Nederlandse regering staan die afspraken.

De heer **Monasch** (PvdA):
Even precies. De staatssecretaris gaf terecht aan dat er een aantal publieke belangen zijn waar het kabinet terecht voor staat en die het kabinet wil verdedigen, en dat wij tegelijkertijd te maken hebben met plannen van een beursgenoteerd bedrijf. Die twee dingen moeten wel vroeg of laat bij elkaar komen. Vroeg of laat betekent tussen nu en ongeveer vijf, zes dagen. Mijn vraag is dus even: waar komen het plan van het beursgenoteerde bedrijf, bij de aandeelhoudersvergadering waarvan wij vervolgens wel aanwezig zijn, en het beschermen van het publieke belang samen in de komende vijf, zes dagen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zoals gezegd: wij maken natuurlijk voortdurend duidelijk wat ons publieke belang is. Dat hebben we ook gisteren gedaan.

De heer **Monasch** (PvdA):
Mag ik er dan van uitgaan dat dit beursgenoteerde bedrijf zich er terdege van bewust is dat het geen plannen moet voorstellen die in strijd zijn met het publieke belang van Nederland, in casu bijvoorbeeld de netwerkkwaliteit van KLM?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals: ik heb steeds gezegd, en dat blijft echt heel precies, dat ik niet kan vooruitlopen, niet omdat ik dat niet zou willen of omdat ik de Kamer geen plezier zou willen doen, op de toekomstplannen die een beursgenoteerd bedrijf neerlegt. De heer Monasch vraagt ons als Nederlandse regering: zet u in voor het belang van de Nederlandse economie, voor KLM en voor alles wat daarbij hoort aan netwerkkwaliteit. Ik zeg hem: dat doen wij, en dat hebben wij tot en met gisteren nog gedaan. Dat heeft de heer Monasch ons gevraagd. De heer Graus zei: u moet naar Parijs. Maar de heer Janaillac was gisteren in Nederland. We hoeven deze keer dus niet naar Parijs.

De heer **Monasch** (PvdA):
Tot slot. De staatssecretaris heeft die plannen dus nog niet gezien. Straks zal de minister van Financiën nog spreken vanuit het perspectief van de staatsdeelneming, waarin het aandeelhouderschap geborgd is. Die plannen zullen toch hiernaartoe komen in de komende vijf dagen. Als die plannen het kabinet niet aanstaan, is er in de komende vijf dagen dan een moment waarop het gaat zeggen: ho, we willen niet dat die in de board besproken worden, want die zijn in strijd met het publieke belang?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, die plannen zullen toch eerst in de board besproken moeten worden. Dat het Nederlandse kabinet daar vervolgens een standpunt over kan formuleren, geef ik de heer Monasch grif toe. Het lijkt mij ook goed om hem toe te zeggen dat we dat zullen laten weten. Maar laten we ook vaststellen, nogmaals, dat we niet in de cockpit zitten. Ik heb dat eerder gezegd en ik blijf dat herhalen. Dat betekent dat de loop der dingen zo is dat de board van het bedrijf gewoon zijn eigen discussies voert en dat wij op dit moment vanuit onze positie aangeven wat wij daarbij het Nederlandse belang achten. De departementen werken daarbij natuurlijk goed samen. Wij spreken daar ook geen woord Spaans bij, om er nog maar een andere taal bij te halen. Maar meer dan dat kan ik vanavond niet zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
We zitten niet in de cockpit, nee, maar als we weten dat de piloot in slaap is gevallen, gaan we wel even kloppen aan de deur. Dat zijn we nu dus aan het doen. We weten nu dat er contact is geweest vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dat er ambtelijk contact is geweest en dat de minister van Financiën zelfs live heeft gesproken met de directeur van de holding. Wat is daar dan gezegd? Er moet namelijk toch iets gezegd zijn? Is daar gezegd: we gaan dit en dit doen, maar u mag het morgen niet zeggen aan de Kamer? Of is er gezegd: ik kan u nog niks zeggen? En als er niks gezegd is, waar ging dat gesprek dan over? De staatssecretaris heeft de gevoeligheden die hier in Nederland leven toch zeker overgebracht aan de heer Janaillac?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Volgens mij is er over dat laatste geen misverstand, en over dat eerste ook niet. Ik heb de Kamer namelijk bij herhaling gezegd dat ik haar niet kan meedelen wat er in dat type gesprekken meegedeeld wordt aangezien het hier de belangen van een beursgenoteerd bedrijf betreft. Dat betekent dus dat ik noch de minister nu vooruit kan gaan lopen op de inhoud van de gesprekken die vanuit de andere kant aan ons wordt gemeld.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik snap wel dat de staatssecretaris in een loyaliteitsconflict zit. Ze zit natuurlijk met de beursgenoteerde gevoelens van de holding van de heer Janaillac, maar wij hebben het hier over de belangen van Nederland. Daar willen wij alles over weten. De staatssecretaris kiest er nu voor om de belangen van de heer Janaillac voor die van ons te laten gaan. Dat vind ik onterecht. Daarom vraag ik dus: als wij niet mogen weten wat Janaillac gaat voorstellen aan de board, dan kunnen wij toch niet anders dan vandaag in ieder geval voor de zekerheid een motie aan dit kabinet meegeven waarin staat dat we als Nederlandse parlement heel veel hechten aan de afspraken van vorig jaar, dat we ervan uitgaan dat die afspraken gewoon geborgd blijven en dat we anders een probleem hebben?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Van Helvert creëert hier, misschien wel bewust, een schijntegenstelling, want het belang van de holding is ook het belang van KLM. Dus als wij nu vertrouwelijke mededelingen zouden doen over plannen, zouden we daarmee de holding als geheel en daarmee potentieel ook KLM schaden. Dat zou de heer Van Helvert zeker niet willen. Hij vroeg aan ons, op een nadrukkelijke en eloquente manier, zoals we van hem gewend zijn: zorg ervoor dat u staat voor het Nederlandse belang. Mijn antwoord vandaag is helder: dat doen we.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het belang van de holding is ook het belang van KLM en andersom, zo zegt de staatssecretaris. Dat hoeft niet altijd zo te zijn. Het kan voor de holding van groot belang zijn dat het maintenance-onderdeel naar de holding gaat, maar dat is echt niet in het belang van KLM. Juist over die zaken maken we ons zorgen. Vandaar mijn vraag: is het niet beter dat wij u steunen, voor het geval dat dat nodig is, met een uitspraak van de Kamer, namelijk dat de Kamer ervan uitgaat dat er geen bedrijfsonderdelen worden overgeheveld naar de holding?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik voel mij ook zonder een Kameruitspraak zeer gesteund door de Kamer om op te komen voor de Nederlandse belangen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Misschien is het een beetje ongebruikelijk, maar ik geef de staatssecretaris gelijk op dit punt. Er is natuurlijk een verschil tussen het zijn van een staatsbedrijf of het hebben van een staatsdeelneming. Wij zouden in ieder geval niet de onderhandelingen willen verknallen door hier informatie te vragen die wellicht voor nu leuk is maar ons uiteindelijk in de problemen brengt.

Ik wil het nu hebben over iets wat te maken heeft met de relatie tussen de Kamer en de staatssecretaris, waarover ik in het begin ook al een vraag stelde. De staatssecretaris heeft in juni een brief verstuurd. We zijn nu ongeveer vier maanden verder. Het is vervelend om met elkaar in debat te moeten gaan naar aanleiding van een krantenbericht. Daarom stel ik mijn vraag nogmaals: had de staatssecretaris op een bepaald moment kunnen mededelen dat men met dat plan, Trust Together, bezig was, wanneer dat zou worden besproken en wanneer de Kamer daar verder over geïnformeerd zou worden?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zie niet voor mij dat wij op die wijze, vanuit onze positie, voortdurend meesturen. Dat doen we op het moment dat onze belangen ter discussie staan. Uiteraard zullen we de Kamer er altijd over berichten als dat noodzakelijk is. Zoals gezegd: het lijkt mij goed om met de Kamer af te spreken dat de Nederlandse regering een appreciatie van de plannen geeft wanneer die volgende week openbaar zullen zijn en dat ze die de Kamer toestuurt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dan heb ik nu dus een ander beeld over de debatten die we hebben gevoerd. Dat kan. We voeren dus naar aanleiding van krantenberichten een discussie en de staatssecretaris zal ons proactief informeren wanneer dat kan, maar negen van de tien keer zal dat zijn naar aanleiding van een aandeelhoudersvergadering en beslissingen die daar gevallen zijn. Ze wil dus niet vooraf aankondigen dat er bijvoorbeeld plannen aankomen. Nogmaals, ik denk dat dit laatste juist wel verstandig zou zijn. Dan hoeven we het niet via de krant te vernemen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals: ik kan niet over de inhoud van die plannen berichten. We kunnen dus wel zeggen dat er plannen aankomen, maar dan gaat de Kamer vervolgens met ons het debat voeren en vragen naar de inhoud daarvan en dan moeten wij zeggen dat we het nog niet weten of dat we er nog op moeten wachten. Dat worden voor een deel dus ingewikkelde debatten, want — mevrouw Belhaj opende daar haar eigen interruptie terecht mee — het gaat hier om een bedrijf dat op afstand van ons staat. Waar wij het met elkaar zeer over eens zijn, is dat we volop de vinger aan de pols moeten houden om onze belangen scherp in de gaten te houden maar ook te verdedigen als dat nodig is. Ik weet heel goed dat de Kamer dat ook van ons verlangt. Daar is echt geen misverstand over.

De heer **Smaling** (SP):
Het valt me toch een beetje tegen. De staatssecretaris strooit echt één pepernoot naar de Kamer. Over een week ligt het plan er. Ik heb het gevoel dat wij hier altijd aan de laatste tiet liggen bij dit soort onderwerpen: het is een beursgenoteerd bedrijf, het komt met een plan en de staatssecretaris kan daar geen mededelingen over doen. In de brief van maart 2015 staat klip-en-klaar wat er afgesproken is. Het is toch puur een kwestie van die brieven steeds van de ene naar de andere topman doorgeven en dan de afspraken herbevestigd krijgen? Dat is toch niet zo moeilijk?

Staatssecretaris **Dijksma**:
U doet nu voorkomen alsof we dat niet zouden doen, alsof we niet voortdurend zouden blijven benadrukken wat de afspraken waren. Dat is echter iets anders dan om een herbevestiging vragen. Dat suggereert namelijk dat je twijfelt aan het feit dat die afspraken staan en dat lijkt mij niet verstandig.

De heer **Smaling** (SP):
Er is sprake van een paleisrevolutie. Nou gebeurt dat hier ook weleens, en nieuwe bezems vegen schoon, maar soms niet. Het is dus maar de vraag wat wij over een week voorgeschoteld krijgen. De Kamer is daar unaniem bezorgd over. Die blauwe vogel die de staatssecretaris zo raak gebruikt als metafoor, staat voor een gevoel dat niet alleen bij de regering en de Kamer leeft maar in het hele land, misschien wat omwonenden van Schiphol uitgezonderd. De essentie lijkt mij toch heel duidelijk. Daarom vind ik het jammer dat we echt heel weinig uit de staatssecretaris krijgen vanavond, terwijl zij meestal toch zo mededeelzaam mogelijk is, afgaand op het onderwerp.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat begrijp ik. Ik ben nu ook mededeelzaam over wat aldoor al onze inzet is. Ik heb ook gezegd dat we steeds contacten hebben. Datgene wat ik kan meedelen, deel ik dus ook mee. Maar wat ik niet kan doen, is de Kamer de plannen vertellen van een beursgenoteerd bedrijf, voor zover wij die al precies kennen, want die worden volgende week gepresenteerd. Dan vraagt de Kamer iets van mij wat ik niet mag doen.

De **voorzitter**:
Tot slot, de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Dus als ik u vraag of de afdeling — wat is het? — Engineering & Services van KLM op Schiphol blijft, kunt u mij nu niet zeggen: dat is zo, mijnheer Smaling.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, maar ik kan u wel zeggen dat de inzet die wij steeds hebben gehad op het punt van werkgelegenheid, landingsrechten en investeringsmogelijkheden zo was, zo is en zo blijft.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. Ik aarzel over welke vragen nog niet beantwoord zijn. Het enige wat ik kan zeggen is dat ik twee keer contact heb gehad met de nieuwe CEO van Air France-KLM sinds zijn aantreden dit voorjaar. Het eerste moment was vlak voor zijn benoeming. Al in dat gesprek heb ik de prioriteiten van de Nederlandse regering aangegeven, die zojuist door de staatssecretaris zijn herhaald. Gisteren was de heer Janaillac in Nederland en hebben we opnieuw uitgebreid gesproken ter verdere kennismaking. Opnieuw heb ik aangegeven dat wij zeer hechten aan die afspraken. Die staan dus als een huis. Ze zijn door de verschillende woordvoerders ook genoemd. Die afspraken betreffen het model met de twee luchtvaartmaatschappijen die zelfstandig hun zaken op orde moeten brengen en zich zelfstandig moeten kunnen ontwikkelen. Daar zit wel een verband tussen, zo zeg ik tegen de heer Smaling, want de afspraak is, zeer terecht, dat de twee luchtvaartmaatschappijen alleen kunnen investeren naar de mate waarin zij er zelf in slagen om hun kosten te beheersen en ruimte te creëren voor nieuwe investeringen. Waarom hechten wij aan die afspraken? Omdat KLM daar nu precies mee bezig is en Air France dat ook moet doen. Air France heeft de afgelopen paar jaar een achterstand opgelopen, zoals de Kamer weet. Aan dat model hechten wij dus zeer. Beide kunnen dan zelfstandig groeien en er worden geen onderdelen, werk of vluchten overgeheveld naar Parijs. Ze hebben een zelfstandig financieel beheer. Al deze elementen zijn gisteren in het gesprek aan de orde geweest. Daar kan geen enkel misverstand over bestaan.

Het was een goed gesprek. Ik vind dat een nieuwe CEO die bij een bedrijf met zulke grote uitdagingen aantreedt, ook echt de ruimte moet krijgen om een nieuw plan te maken. Ik heb daar dus grote verwachtingen van, want er is echt werk te doen, zeker aan de Franse kant. Mijn indruk naar aanleiding van zijn uitlatingen, ook tijdens het gesprek — hoewel ik daar natuurlijk niet uit kan citeren, maar hij heeft dit ook in de pers gezegd — is dat hij de urgentie zeer goed begrijpt.

De heer **Monasch** (PvdA):
In de media staat dat hij het voornemen heeft om zitting te gaan nemen in het bestuur van KLM. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Minister **Dijsselbloem**:
Het is moeilijk voor mij om te reageren op plannen vermeld in de media. Ik heb op dit punt in het gesprek eigenlijk twee dingen helder gemaakt. In de eerste plaats is dat dat er aan de zijde van KLM geen probleem is van governance. Aan de zijde van KLM zijn er problemen, net als aan de Franse kant, op het gebied van kostenbeheersing, rentabiliteit, winstgevendheid, maar niet op dat van governance. In de tweede plaats heb ik aan de heer Janaillac, waarschijnlijk ten overvloede, uitgelegd hoe de Nederlandse governancecultuur en -structuur in elkaar zit. Wij hebben geen onetierboard, maar een raad van commissarissen en een raad van bestuur. Dat model functioneert goed. Wij hechten eraan om dat onderscheid, dus het two-tiermodel, te behouden. Mochten er dit soort plannen leven, heb ik daarmee, denk ik, aangegeven dat dit in de Nederlandse verhoudingen niet zou werken.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik begrijp — ik zeg dit even in gewoon Nederlands — dat de minister heeft gezegd dat het niet zo verstandig is om als CEO vanuit Parijs naar Amsterdam te vliegen om hier vervolgens in het bestuur zitting te gaan nemen. Dat is een samenvatting in mijn eigen woorden. Als dat niet zo is, hoor ik dat nog wel.

De minister is hier naast de staatssecretaris vooral als vertegenwoordiger van de aandeelhouder aanwezig. Mag ik daar nog een vraag over stellen? Kan de minister uitleggen op welke wijze hij het parlement erbij gaat betrekken als hij straks als aandeelhouder de definitieve plannen op tafel krijgt? Want de staatssecretaris zegt net dat ze er niet zo veel over kan zeggen, omdat het een beursgenoteerd bedrijf is. Maar de minister zit in dat beursgenoteerde bedrijf. Op welk moment wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Is er een moment waarop de minister zegt: als ik die plannen lees, moet ik misschien nog wel voor 2 november in overleg treden met de Kamer?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat laatste zal sowieso niet gaan, omdat de plannen pas worden gepresenteerd op 2 november. Ze worden wel eerder besproken in de board van Air France-KLM. Daar zit Nederland niet in. Er is wel een vertegenwoordiger van de Nederlandse regering in die board: de heer De Hoop Scheffer. Hij zal ons ongetwijfeld informeren en betrekken bij zijn standpunt, want wij hebben een nauwe samenwerking met hem. Maar ik kan geen mededeling doen over de plannen, ook niet als ze in die board nog in de fase van besluitvorming zijn. Zoals bekend, is de board van Air France-KLM op houdstermaatschappijniveau een one-tierboard. Dat wil zeggen dat het uitvoerende en toezichthoudende deel in één grote raad van toezicht/raad van commissarissen zit. Dat is daar geïntegreerd en daar zit de heer Jaap de Hoop Scheffer in. Dus wij kunnen daar echt niet

van tevoren uitspraken over doen. Dat is niet omdat wij de Kamer niet willen informeren, maar omdat het juridisch gezien gewoon niet mag. Laat dat volstrekt helder zijn. Laat er ook volstrekte helderheid over bestaan dat de Nederlandse positie en de Nederlandse opvattingen klip-en-klaar zijn overgebracht in alle gesprekken die ik en de ambtenaren de laatste dagen met Franse vertegenwoordigers hebben gevoerd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De minister heeft twee gesprekken gevoerd met de nieuwe directeur van de holding. Is er reden om te twijfelen aan het feit dat er afspraken staan? Of niet?

Minister **Dijsselbloem**:
Nee.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is fijn om te horen.

Sommige dingen brengen ons wel enigszins aan het twijfelen, bijvoorbeeld het feit dat er vakbonden van medewerkers van KLM zijn die tegenwoordig al naar Parijs gaan om te onderhandelen. Zij onderhandelen dus niet met de directeur van KLM hier in Nederland, in Amstelveen, maar met de directeur van Air France, Janaillac, tevens de directeur van de holding. Ik vraag mij dan af: is dat een eerste vorm van centralisatie? Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik kan daar echt niet op reageren. Ik weet niet welke gesprekken Nederlandse bonden hebben met welke vertegenwoordigers van de houdstermaatschappij of een van de twee luchtvaartmaatschappijen. De heer Van Helvert vraagt mij wat ik vind van dat overleg dat zou hebben plaatsgevonden, maar ik weet niet eens of het heeft plaatsgevonden en wat dan het karakter ervan zou zijn. Dat kan ik echt niet.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Een ander punt dat mij aan het twijfelen brengt, is de politieke situatie in Frankrijk. Er zijn daar verkiezingen. Premier Hollande wil graag herkozen worden. Hij heeft juist de heer Janaillac uit zijn achterban uitgekozen als directeur van de holding Air France-KLM. De heer François Hollande heeft geen baat bij welke staking in Parijs dan ook die we gewend zijn van Air France.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ziet de minister de spanning die kan ontstaan, namelijk dat het beleid van Janaillac in het voordeel moet zijn van president François Hollande, zeker gezien het feit dat politiek en bedrijfsleven in Frankrijk veel meer gemixt zijn dan in Nederland?

Minister **Dijsselbloem**:
Mijn indruk is dat de heer Janaillac is gekozen voor deze functie op basis van zijn ervaring in een vorige functie. Hij was namelijk bij een semiprivaat, semipubliek bedrijf in de vervoerssector actief en heeft dat, voor zover ik dat heb kunnen beoordelen, uitstekend gedaan. Hij heeft een heel goede naam in de transportsector. Dat was een van de redenen waarom ik na het eerste gesprek, voor zijn benoeming, mijn vertrouwen uitsprak. Dat werd aan mij niet gevraagd, zeg ik er eerlijk bij, want formeel heb ik er geen zeggenschap over. Maar ik hechte eraan om met hem te spreken voor zijn benoeming. Mijn Franse collega, aan wie ik dat heb gevraagd, heeft ook bevorderd dat de heer Janaillac mij belde voor zijn benoeming. Mede op basis daarvan en op basis van het gesprek dat we hadden, heb ik mijn vertrouwen in zijn aanstelling uitgesproken. Dat is volgens mij de reden waarom hij daar zit, punt. Het overige is allemaal speculatie. Ik kan er echt niets over zeggen.

De heer **Graus** (PVV):
Ik hoorde de minister van Financiën zeggen dat de Nederlandse vertegenwoordiger, De Hoop Scheffer, de minister op de hoogte houdt van zijn mening. Zo heb ik het begrepen en zo mag ik het vertalen. Mijn verzoek aan de minister is om over te brengen dat wij haast Kamerbreed geen verdere centralisatie willen. Wij willen geen verdere overheveling van KLM-onderdelen. Dat kan opgelegd worden, want de Staat is aandeelhouder. Het mag niet zo zijn dat we op de mening van een vertegenwoordiger van Nederland, van die beste man gaan wachten. Dat is toch de omgekeerde wereld?

Minister **Dijsselbloem**:
We zijn elkaar echt aan het bestrijden terwijl het volstrekt onnodig is. Er is geen enkele misverstand, ook niet bij de Nederlandse vertegenwoordigers in de board van Air France-KLM, over het belang van het behoud van het huidige model, namelijk twee luchtvaartmaatschappijen die zichzelf beide op basis van hun prestaties verder kunnen ontwikkelen. Er is geen enkel misverstand over dat Nederland, en dus ook de heer De Hoop Scheffer, van mening is dat er geen taken moeten worden overgeheveld van Amsterdam naar Parijs, en al helemaal niet, zoals eerder in de pers was, om zo de problemen van Air France op te lossen. De bedrijven moeten allebei zelf hun zaken op orde brengen en kunnen zich op basis daarvan verder ontwikkelen. Dat geldt ook voor het onderhoud. Er is overigens al een zekere mate van specialisatie tussen het onderhoudsbedrijf in Parijs en in Nederland. Zij werken al nauw samen met elkaar en doen dat ook goed. Het maintenance van Air France-KLM zit overigens ook op andere locaties in de wereld. Daar is dus geen misverstand over. De heer Graus suggereert nu dat ik iemand tot de orde moet roepen, maar dat is allemaal niet nodig.

De heer **Graus** (PVV):
Ik reageerde er meer op dat de minister zei dat De Hoop Scheffer de minister op de hoogte zou houden van zijn mening. Zo werd het tenminste verwoord. Daar reageerde ik op, want de manier waarop de minister het zei, verontrustte me. Daarop heb ik gereageerd. We moeten dadelijk besluiten, mogelijk met veel partijen, of we al dan niet een motie indienen, want we willen harde garanties hebben.

We weten dat een memorandum of understanding, zoals ik ook heb gezegd in mijn inbreng, eigenlijk boterzacht is. Welke garanties krijgt de Kamer om iedere zorg weg te nemen dat er in de toekomst verder wordt gecentraliseerd of dat er KLM-onderdelen worden overgeheveld? Geef ons iets waardoor wij gerust kunnen zijn en geen motie hoeven in te dienen. Alleen met deze woorden werkt het niet. Ik heb het al gezegd: de KLM-kas, Transavia; ze blijven doorgaan. Ik vertrouw ze gewoon niet. Zo eenvoudig is dat.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik denk dat wij dat vertrouwen vanavond niet bij u kunnen overbrengen. Niemand vraagt u ook om de Franse collega's op de blauwe ogen te vertrouwen. Meestal zijn het overigens bruine ogen. De afspraken zijn volstrekt helder. Ook in recente gesprekken met de nieuwe topman hebben wij ook bij hen geen enkele reden gevonden om daaraan te twijfelen. Ik heb het belang ervan nog eens zeer nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. Ik heb ook gewezen op het belang van de goede samenwerking en het respecteren van de zelfstandigheid, van de governance, van het bestuur van KLM. Ook op dat punt is de boodschap volstrekt helder. Nogmaals, ik heb op dit moment echt geen reden om … Er is geen enkele aankondiging geweest van het ter discussie stellen van afspraken, dus ik ga dat als laatste doen.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ik wil gewoon een hardere garantie dan dat MoU, dat memorandum of understanding. Wat kunnen wij doen? Wat zijn de mogelijkheden? Ik wil dat echt weten, want wij moeten dadelijk gaan beslissen of wij al dan niet samen een motie gaan indienen.

Minister **Dijsselbloem**:
Die afspraken zijn goed. Ze staan al enkele jaren. Elke keer dat er discussie over is, worden ze in onderlinge gesprekken over en weer bevestigd. Ik ga op geen enkele manier zelf die afspraken ter discussie stellen door te zeggen: zoals wij het hebben geregeld is het niet goed; kunnen wij het anders regelen? Ik kijk wel lelijk uit. Die afspraken staan als een huis.

De heer **Monasch** (PvdA):
Een van de verzoeken vanuit de Kamer was om in de brief aan te geven hoe de machts- en gezagsverhoudingen liggen. De antwoorden van het kabinet zijn heel duidelijk. Misschien wordt er af en toe een vraag te veel of nog een keer gesteld, maar dat komt vanzelfsprekend voort uit een gedeelde zorg. Laten wij nog eens kijken naar de machts- en zeggenschapsverhoudingen binnen de groep. Is dat dan toch geen bron voor het wantrouwen? Van de vijftien leden van de board of directors worden er twee automatisch benoemd door de Franse staat en door de Franse werknemers. Van de overige dertien kan de Nederlandse Staat er één voordragen. De Franse staat kan twee leden voordragen. De Franse werknemers kunnen ook nog eens twee leden voordragen, terwijl de Nederlandse werknemers voor geen enkele plek een voordracht kunnen doen. Is het geen zaak om in die verhoudingen wat meer evenwicht aan te brengen, zodat de Nederlandse Staat en de Nederlandse werknemers wat meer plek krijgen in deze board of directors?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik maak daar twee opmerkingen over. Ten eerste moet de heer Monasch zich realiseren dat het Nederlandse aandeelhouderschap van een kleine 6% ziet op KLM en niet op Air France-KLM. Als de heer Monasch zegt dat de Nederlandse vertegenwoordiging in de topholding onvoldoende sterk is, dan wijs ik op de verhoudingen. Die zijn ontstaan toen de bedrijven samen zijn gegaan. De eigendomsverhoudingen zijn toen tot stand gekomen. Het Nederlandse aandeel ziet alleen op KLM. Als je dat in ogenschouw neemt, moet je vaststellen dat Nederland een sterke vertegenwoordiging in die board heeft.

Er speelt een andere discussie over de werknemerszetels. Er is Franse wetgeving die voor alle Franse beursgenoteerde bedrijven boven een bepaalde omvang geldt. De Franse wetgever heeft bepaald dat er gereserveerde zetels moeten komen voor werknemersvertegenwoordiging. Misschien is dat een idee dat de heer Monasch, gegeven zijn politieke achtergrond en kleur, ook voor Nederland aanspreekt. Maar goed, in Frankrijk is men er al in geslaagd om het in de wet te zetten.

Over die twee zetels heb ik contact gehad met de Franse collega. Ik heb gevraagd of het niet verstandig en logisch zou zijn om een van de twee te laten bezetten door Nederlandse werknemers. Die discussie is nog niet afgerond. Ik zal het punt opnieuw aan de orde stellen. Inmiddels is er een nieuwe Franse minister. Niet alleen de topman van Air France-KLM, maar ook de Franse minister is gewijzigd. Het is nu minister Sapin. Begin november zal ik met hem spreken over Air France-KLM. Daarbij zal ik dit punt opnieuw aan de orde stellen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dank voor die toezegging. Ik begrijp het wel vanuit de holding, maar een tijdje geleden hadden wij hier aan de orde het feit dat de Fransen hun aandeel hebben uitgebreid. De Franse staat heeft zijn aandeel uitgebreid van, uit mijn hoofd, 15% naar 17,5%. Toen vroegen wij ons al af wat dat betekende. Als de Franse staat zijn belangen uitbreidt, vraag je je af of daar iets achter zit. We kennen allemaal de Franse politiek en haar relatie met dit type bedrijven wat beter. Ziet de minister in dat gedrag van de Franse staat aanleiding om te zeggen: misschien moeten wij onze positie daar wel gaan verstevigen? Of zegt hij: ik heb voorlopig voldoende vertrouwen in de huidige structuur?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik ben niet van mening dat de Nederlandse overheid het Franse beleid ten aanzien van haar staatsbedrijven moet nadoen! Laat ik er nog een zin aan toevoegen. Deze eerste zin was overigens zo pregnant dat ik eigenlijk even een stilte moet laten vallen. De reden waarom de Franse overheid toen haar aandelenpakket uitbreidde, had te maken met weer andere nieuwe Franse wetgeving. Het hield in dat een aandeelhoudersvergadering alleen met een meerderheid van ten minste 80% zou kunnen worden geblok-

keerd. Ik doe dit overigens uit mijn hoofd en probeer het zo goed mogelijk terug te halen. Het ging in ieder geval om Franse wetgeving over zeggenschapsverhoudingen en die hield volgens mij in dat het alleen kon worden geblokkeerd als een bepaald percentage van de aandeelhoudersvergadering die wet zou afwijzen. Daarom heeft de Franse overheid toen bij verschillende staatsbedrijven haar aandelenpakket iets vergroot, want dan zou zij die blokkerende mogelijkheid van de aandeelhoudersvergadering op die nieuwe Franse wetgeving kunnen blokkeren. Dat was toen de enige reden.

Verder is die uitbreiding natuurlijk ook niet zo substantieel dat daardoor ineens de machtsbalans binnen het bedrijf is veranderd. De Kamer moet zich realiseren, en de Kamer realiseert zich dat ook, dat ons aandeel in dit bedrijf, het aandeel van de Nederlandse Staat, van het begin af aan zeer klein is geweest en alleen ziet op KLM. Daarom werken wij veel meer met de politieke hefboom en dat zijn onze rechtstreekse contacten, onze politieke contacten en onze gesprekken met de bestuurders van de holding. Die begrijpen natuurlijk ook dat ze er groot belang bij hebben om goede verhoudingen te hebben met de Nederlandse overheid, de staatssecretaris die verantwoordelijk is voor Schiphol en het luchtvaartbeleid en de aandeelhouder die ook aandeelhouder van Schiphol is. Dat begrijpen ze allemaal heel goed. Dat is een indirecte manier, want het is een hefboom die vaak langs de politiek-bestuurlijke weg loopt. Het loopt in deze situatie veel minder via het aandeelhouderschap.

De **voorzitter**:
Ik wilde zeggen dat we daarmee gekomen zijn aan het einde van de eerste termijn, ware het niet dat de heer Elias nog een opmerking wil maken.

De heer **Elias** (VVD):
Ik meen dat mijn vraag aan de minister over het memorandum of understandig uit 2010 niet is beantwoord.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik denk dat dat meer een vraag voor de staatssecretaris is. Ik kan daar zo snel geen antwoord op geven. Misschien dat we dat in tweede termijn nog even kunnen meenemen.

De **voorzitter**:
Dan doen we dat in de tweede termijn. Dat MoU stamt overigens uit de tijd van minister Eurlings, als ik het wel heb.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank voor die objectieve toevoeging, mevrouw de voorzitter.

Zouden wij vijf minuutjes kunnen schorsen?

De **voorzitter**:
Ik kijk even rond of dat akkoord is en ik zie dat dat zo is, ook al is het een beetje ongewoon.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb hieraan geen behoefte, maar ik sta het mijn collega graag toe als hij er nog niet uit is.

De **voorzitter**:
Dan schors ik de vergadering tot 22.30 uur.

De vergadering wordt van 22.25 uur tot 22.26 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Wij beginnen met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert namens de fractie van het CDA.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Dank dat u mij de schorsing toestond. Ik vind het namelijk belangrijk dat wij als Kamer één geluid laten horen in dit debat. Het moet geen onderling gekissebis van partijen zijn. Daarom vond ik het goed dat wij in tweede instantie een kort vooroverleg hadden.

De minister zei dat er geen twijfel over is of de afspraken staan. Vervolgens zien wij dat de minister en de staatssecretaris weliswaar contact hebben gehad, maar daarover niets kunnen zeggen. Dat is zo; dat zullen wij hier moeten accepteren. Zoals ik het hoorde, geloof ik dat de minister en de staatssecretaris wel ook onze situatie begrepen hebben. Wij staan voor de vraag: moeten wij nu iets of moeten wij niets? Wij willen namelijk het belang van KLM niet missen. Wij zien nu dat de minister en staatssecretaris dat zien, en dat vinden wij prettig. Desalniettemin zijn wij nog niet gerustgesteld. Wij kunnen ook niet zien of de minister en de staatssecretaris gerustgesteld zijn. Dat maakt ons allemaal, of laat ik voor mezelf spreken, dat maakt mij en de CDA-fractie onrustig.

Wij vertrouwen de minister en de staatssecretaris dat zij het belang van KLM, het Nederlandse, nationale belang binnen KLM, beschermen; ik heb het dus niet over het bedrijf, maar over het nationale belang binnen KLM. KLM is immers heel belangrijk voor Schiphol en Schiphol is heel belangrijk voor Nederland. Wij vertrouwen erop dat de minister en de staatssecretaris, zodra er iets te melden is, of het nu via de pers vernomen wordt of op een andere manier, waarvan zij weten dat het heel belangrijk is dat wij het ook weten of dat wij erover discussiëren, direct zullen komen, zodat wij daarover eventueel als Kamer uitspraken kunnen doen in het belang van Nederland.

De **voorzitter**:
Dank u. Ik kijk of de heer Graus ook zover is. Dat is hij; ik geef hem, namens de fractie van de PVV, het woord.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter. Ik wil alle woordvoerders luchtvaart bedanken. Ik zit tien jaar in de Kamer, en ik heb vrij zelden meegemaakt, maar twee keer als het om KLM gaat, dat wij elkaar allemaal samenpakken omdat het om een nationaal

belang gaat. Ik ben er best trots op dat dat kan. Wij staan vaak haaks op elkaar, en nu pakken wij ons samen.

Ik begrijp best dat de staatssecretaris en de minister niet aan alles wat wij vragen gevolg kunnen geven. Het gaat om de BV Nederland. Het gaat om direct tienduizenden banen, indirect honderdduizenden banen, en om miljarden voor de Nederlandse economie. Voor de zoveelste keer zeg ik dat wij de poging tot coup met de KLM-kas hebben meegemaakt, in ieder geval het Transaviaverhaal. Nu leek het weer een couppoging; mogelijk gaat het dat ook worden, dat weten wij niet, en de staatssecretaris en de minister weten het blijkbaar ook nog niet. Wij zullen het afwachten. Wij zullen toch helaas tot 3 november moeten wachten. Ik weet zeker dat wij dan allemaal weer hier staan, en ik hoop weer unaniem, mocht dat zo zijn.

Ik ben toch van mening dat KLM nooit verkocht had mogen worden. Dat is gebeurd; wij kunnen het niet meer terugdraaien. Maar ik denk wel dat de Staat aandelen van KLM zou moeten terugkopen om daarmee meer macht en kracht te kopen, zeker ten behoeve van KLM, Schiphol en de BV Nederland. Ik vermoed dat hierover ooit nog wel een parlementaire enquête gaat komen.

☐

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ik ben namens de fractie van de VVD bij eerdere gelegenheden terughoudend geweest om deze debatten te steunen als wij niet over voldoende feiten beschikten. Ik denk dat het toch goed is dat wij vanavond dit debat wel hebben gehad. In die zin ben ik het bij wijze van hoge uitzondering eens met de heer Graus. De Kamer heeft helder en duidelijk haar positie aangegeven, mede naar aanleiding van toch vrij stevige verontrustende berichten in de Franse pers.

Ik ben niet helemaal blij met wat ik heb gehoord van de kant van het kabinet, maar ik begrijp het wel. De minister heeft het heel duidelijk gezegd: wij hebben onze positie klip-en-klaar aangegeven in Frankrijk en bij het bedrijf zelf. De staatssecretaris heeft ook nog aangegeven dat we niet door de procedures heen kunnen lopen, want het is een beursgenoteerd bedrijf.

De bewindslieden hebben niet helemaal onze politieke kleur, maar we vertrouwen ze toch. Ze gaan ermee aan het werk. Het signaal van de Kamer is volstrekt helder. Ik wacht nog wel op het antwoord op de vraag of we er verstandig aan hebben gedaan om het in 2010 zo vast te leggen dat de zeggenschap uiteindelijk ligt bij Air France-KLM als houdstermaatschappij. Zij kan heel veel doen, zolang ze dat maar negen maanden van tevoren aankondigt. Dat blijft een buitengewoon pijnlijk punt voor mijn fractie.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik denk dat de kracht vanavond zit in het hebben van dit debat en in het van elkaar horen dat we er eigenlijk heel eensgezind in staan. Als je een holding hebt met partijen uit twee verschillende landen, zou het natuurlijk mooi zijn als alles volledig gebaseerd was op vertrouwen. Ik ben geen figuur die onmiddellijk wantrouwen voelt, maar het loopt je toch — en dat is niet voor de eerste keer — een beetje dun door de broek als je weet dat er over een week iets aankomt waarvan je heel weinig weet, wat je niet van tevoren hebt kunnen zien aankomen en waarover je in heel beperkte mate wordt geïnformeerd.

Nogmaals, Lodewijk Napoleon is hier ooit aangesteld als koning en heeft heel veel goede dingen voor Nederland gedaan. Hij vond ons leuke mensen, maar de grote Napoleon heeft hem toen weer verwijderd uit dit land. Dat spookt toch een beetje door mijn hoofd als ik aan Frankrijk denk, ook al vind ik ook heel veel dingen prettig aan dat land. Ik hoop dat het goed zal aflopen, maar ik reken erop dat alles wat de bewindslieden hier hebben toegezegd en de gesprekken die ze gevoerd hebben met hun Franse collega's, zullen leiden tot een blijvend florissante toekomst voor de KLM.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de antwoorden en het vertrouwen dat het in dit debat uitstraalt. Dat geeft ons en allerlei mensen die zich ongerust maken, vertrouwen en het geeft de Fransen misschien wat angst. Ik merk dat er elke keer een soort worsteling is, omdat de Kamer enerzijds vooraf geen informatie kan krijgen — ook al is het volstrekt helder waarom dat zo is — maar anderzijds wel een soort verantwoordelijkheid heeft. Als je ergens over geïnformeerd bent, wil je een bepaalde vorm hebben, zodat je het kunt uitleggen aan andere mensen die je wijzen op je verantwoordelijkheid en vragen: hoe heb je dat afgesproken met het kabinet? Ik blijf daar dus wel naar zoeken.

Ik maakte ook eerder de opmerking dat ik mij afvraag hoe we dit precies moeten plaatsen in het kader van proactief informeren. Straks ligt er iets, staan de kranten er vol van en krijgen we van het kabinet netjes een brief, maar waar kan ik dit kabinet dan eigenlijk op afrekenen? Hoe moet ik dat precies zien? Wellicht kan het kabinet dat nog aangeven.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de beantwoording. Ik hoop dat er aan alle kanten begrip voor is dat dezelfde vraag soms een paar keer te veel is gesteld, maar we begrijpen allemaal waar dat vandaan komt.

Ik denk dat het verstandig is — en ik zou die toezegging graag van het kabinet willen krijgen — dat zo gauw die plannen openbaar en bekend zijn, de Kamer een brief van het kabinet ontvangt met een appreciatie van de plannen die zijn neergelegd.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat de bewindslieden direct kunnen antwoorden?

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat klopt.

Voorzitter. Op dat laatste punt zal ik de bal maar meteen inkoppen: het antwoord is ja. Ik heb dat ook in eerste termijn gezegd. Dat past bij de controlerende rol van de Kamer. Zodra de plannen er liggen en openbaar zijn, is het ook

voor ons mogelijk om daarover te spreken en onze appreciatie te geven. Mevrouw Belhaj vroeg waarop zij het kabinet kan afrekenen. In dit geval, omdat wij niet het bedrijf zijn, is dat onze inzet. Daarop moet de Kamer ons beoordelen. Dat is iets anders dan de uitkomst, want die kunnen we niet altijd in alle gevallen voorspellen. Wel is helder dat we allemaal staan voor het Nederlandse belang dat met KLM gemoeid is. Daarmee ben ik ook mijn bijdrage begonnen. Volgens mij is daarover volstrekte overeenstemming tussen de Kamer en het kabinet. Ik voel mij zeer gesteund door alle woorden die daarover vanuit het parlement gezegd zijn. Wij hebben voortdurend dezelfde boodschap. We hebben hier al eerder gestaan en we zullen hier ongetwijfeld ook niet voor het laatst staan om over dit onderwerp te spreken, maar we houden elkaar wel vast en we laten KLM niet los. Dat is de houding hier.

De heer Elias vroeg mij om even in retrospectief terug te gaan naar 2010. Daar valt veel over te zeggen. Ik ga dat gezien het tijdstip nu niet meer allemaal doen, want de context was toen anders. Daar schijnt in de Kamer ook uitgebreid over gesproken te zijn. Staatsgaranties zijn in 2010 inderdaad gedeeltelijk verlengd per memorandum of understanding. Dat is inderdaad niet keihard, want uiteindelijk kan het altijd worden opgezegd door de holding. Om die reden heeft mijn voorgangster ook afspraken gemaakt. Die zijn op schrift, en mondeling ook aan mij, herbevestigd. Daarom zijn die afspraken zo belangrijk.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. Ik wil in de eerste plaats de heer Smaling bedanken voor zijn plastische en creatieve bijdrage vanavond. Hij begon met Les Poppys en eindigde met Lodewijk Napoleon. Tussendoor liep het hem dun door de broek. Ook de heer Graus had het over een vochtige bilspleet, als ik het mij goed herinner. Ik vind het allemaal buitengewoon verheffend. Ik geniet ervan. Het is toch mooi dat het debat zo rijk in taalgebruik en creativiteit wordt gevoerd.

Dat gezegd hebbende: het is een buitengewoon ernstige zaak. Beide poten van het bedrijf — dat er twee poten zijn, hoef ik niet te herhalen, want daar hechten wij zeer aan — moeten echt het been bijtrekken. Dat is onvermijdelijk, want de concurrentie gaat nog steeds harder dan Air France-KLM. Dat geldt ook voor KLM. Ik wilde deze gelegenheid dus niet voorbij laten gaan om ook dat punt nog een keer te maken. De vijand zit niet in de holding. Die zit niet in Parijs. De grote concurrenten zitten in het verre buitenland. Zij gaan harder in kostenbesparing, efficiency, uitbreiding en groei dan Air France-KLM. Het is echt nog steeds een urgente zaak. Ik steun de directie van KLM ook zeer in de maatregelen die zij neemt om die efficiencywinst en besparingen te boeken.

U kunt ervan op aan dat wij staan voor dat nationale belang. Dat is niet strijdig met een sterke holding Air France-KLM. Dat is ook de boodschap die wij steeds aan de Franse collega's overbrengen. Mijn sterke indruk is dat de nieuwe topman dat heel goed begrijpt en dat deelt. Daarom denk ik dat wij hem een kans moeten geven om een goed plan te presenteren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dit debat over de groep Air France-KLM sluit ik, maar niet dan nadat ik gezegd heb dat ik niet eerder heb meegemaakt dat er in een eerste termijn van de zijde van de Kamer niet werd geïnterrumpeerd. U had geen enkele vraag voor elkaar, wat al iets zei over dit debat. Dat hebt u ook uitentreuren gezegd.

Ik bedank de bewindslieden voor hun komst naar de Kamer.